



Joep de Heer
7 september 2017

AMG-light?

Bij het horen van de letters AMG gaat menig hart sneller kloppen. De Duitse huistuner van Mercedes-Benz weet al jaren te overtuigen met magische cijfers als 55, 63 en 65 achter de typeaanduiding. Daar zijn onlangs nog twee extra getallen aan toegevoegd, namelijk 45 en 43. Geheel meegaand met de trend zijn ze in het Duitse Affalterbach de inhoud van hun motoren flink aan het terugschroeven. Om de proef op de som te nemen, rijden we de Mercedes-Benz SLC 43 AMG om te kijken of we te maken hebben met een echte AMG of een light variant.



Gefacelifte naam

Eerst toespitsen op het model zelf: Mercedes-Benz is bezig met het hernoemen van een aantal modellen om de opbouw en categorisering duidelijker te maken. Eigenlijk is de nieuwe SLC een facelift van de SLK, waarbij SL nog steeds voor Sportlich Leicht staat, maar de K van Kompakt is vervangen door de letter van het segment waarin de auto opereert - in dit geval het C-segment. Dat het om een facelift gaat, is niet in Ã©n oogopslag zichtbaar. Het enige dat aan de buitenzijde veranderd is, zijn de bumpers, LED-verlichting en een set nieuwe achterlampen. De laatste SLK is een strak getekende auto die door zijn grote grille en agressief ogende koplampen een imposante verschijning is. Hoewel het prachtige lijnenspel op de SLC behouden is, concluderen we dat de SLC in de basis minder schreeuwerig is getekend dan de SLK. Echter met de volledige AMG-trim zoals wij hem rijden, is het een behoorlijk imponerend tweezitter. De strakke Diamond-grille, de zichtbare uitlaatstukken en een kleine spoiler maken het feest compleet. Gegarandeerd stap je iedere ochtend met een grijns van oor tot oor in deze power-roadster.



Oud en vertrouwd

Eenmaal ingestapt, zijn de verschillen tussen de SLK en SLC nog een stuk kleiner. Zelfs het scherm van het infotainmentsysteem - wat tegenwoordig vaak bovenop het dashboard is gemonteerd - staat bij de SLC nog gewoon tussen de ventilatieroosters. Of het erg is? Eigenlijk niet; het interieur zit verdraaid goed in elkaar en doet nog steeds fris aan. Al hadden de knoppen van de klimaatbeheersing wel aangepast mogen worden om het geheel een modernere uitstraling te geven. De stoelen - waarmee je met je achterste bijna op het asfalt zit - vormen zich prima om het lichaam en de zijlingse steun in bochten is goed.

Om het dak te openen, moet eerst flink worden gezocht naar de schakelaar. Pas wanneer we zoeken in de handleiding, kunnen we hem lokaliseren. De knop zit verborgen onder de armsteun van het middenconsole, om precies te zijn onder een klein kapje. In net geen twintig seconden opent het dak. Dit kan ook al rijdende tot een snelheid van 40 km/u. Bij de oude SLK moest in de kofferruimte het scheidingspaneel zelf worden bediend, maar in de SLC gebeurt dit automatisch en zal het dak niet

openklappen wanneer er te veel bagage achterin de auto ligt. Veel kan er sowieso niet in. Bij 335 liter stopt het laadvermogen. Hoewel dit meer is dan bij de concurrentie, blijft de SLC geen auto die goed ingezet kan worden tijdens een verhuizing.



Rijplezier inbegrepen

Dat AMG het cijfer 43 wel dergelijk serieus neemt, zien we zodra we de motorkap openen. Voor ons zien we een krachtige 3-liter V6 biturbomotor die een vermogen van 367 trappelende paarden huisvest. Het door AMG ontwikkelde onderstel zorgt ervoor dat alle power efficiënt bij de achterwielen terecht komt. Het is opmerkelijk om te horen dat de A 45 - met een 2.0 liter viercilinder en enkele turbo - mÃ©r vermogen uit een kleiner blok weet te persen. Het vermogen van de A 45 komt namelijk uit op 381 pk. Om die reden zal er waarschijnlijk voor een lager getal zijn gekozen bij het model waar we op dit moment mee op pad zijn.

Rijden in een roadster met zo'n heerlijke motor in het vooronder is een beleving op zich, want met een geopende kap is het geluid van de uitlaten nog beter hoorbaar. Zodra het

Mercedes-Benz SLC 43 AMG

gaspedaal wordt ingetrapt, wil de auto niets liever dan vooruit. Vooral als met DYNAMIC SELECT de Sport+ modus is ingeschakeld, vlieg je werkelijk over het asfalt. Door het schakelen - door middel van de flippers - voor eigen rekening te nemen, jagen we de toerenteller richting het rode gebied en horen we de uitlaten achter ons tekeer gaan. Door enkele versnellingen terug te schakelen, knetteren de uitlaten nog eens flink, wat aanspoort om hetzelfde trucje nogmaals te herhalen. De 9G-TRONIC versnellingsbak doet keurig zijn werk en haakt direct in op elk commando van de bestuurder. In 4,7 seconden wordt de 100 km/u gehaald. De elektronische begrenzer zorgt uiteindelijk voor een topsnelheid van 250 km/u.



Voor ieder wat wils

De Mercedes-Benz SLC is verkrijgbaar in drie smaken. Het gamma trapt af met de SLC 180 met een vierpitter met 156 pk in het vooronder. Met een basisprijs van 43 mille staat deze bolide op de oprit te pronken. Mag het wat meer zijn, dan is de SLC 200 de ideale auto. Met 184 pk en een sprint van 0 tot 100 km/u in 6,9 seconden is er vrij weinig reden tot klagen. Dit model kost ongeveer 9.000 euro meer dan de SLC 180. Wil

Mercedes-Benz SLC 43 AMG

je dat de hele straat meegeniet van je nieuwe auto, dan is de keuze de SLC 43 AMG snel gemaakt. Dat je voor dit racemonster 80 mille bij de dealer achterlaat, is snel vergeten op het moment dat de motor wordt gestart. Echter zegt een basisprijs bij de premium merken vaak maar weinig. Het 'aankleden' van je auto gaat al snel in de papieren lopen. Wil je nappaleder platinawit, dan kost je dat 2.710 euro. Een panorama variodak vergt 2.686 euro en het AMG Handling Package staat voor 3.388 euro in de optielijst. Hoewel we beseffen dat veel opties wel degelijk iets toevoegen, hakt het er toch flink in. Het optielijstje van de SLC waarmee wij op stap zijn, is volledig gevuld. Dit resulteert in een eindprijs van 106 mille. Dat is 25.000 euro bovenop de basisprijs. Om dit bedrag in perspectief te zetten: Voor dat geld zou je bijvoorbeeld ook een dikke Kia Cee'd kunnen kopen.



Duitse keuzestress

Ben je in de markt voor een leuke tweezitter? Dan zit je met de SLC wel goed. Kijken we naar vergelijkbare modellen van onze oosterburen, dan komen we uit op een Audi TT of de BMW Z4. Ga je voor een instapper, dan is de Mercedes-Benz het meest voordelig

Mercedes-Benz SLC 43 AMG

geprijsd. BMW en Audi bieden bij hun instapversie echter meer vermogen. Zoek je een concurrent van de door ons gereden auto, kom je uit bij de Audi TTS Roadster. Voor een prijs van 75 mille krijg je 310 pk onder je billen of de TT RS met 400 pk en een prijs van 95 mille. Outsider in dit segment is de Porsche Boxster, die met een vanafprijs van 72 mille wel heel dicht tegen 'onze' SLC aankruipt. Echter moet je dan wel dealen met een viercilinder.

Na deze test concluderen we dat de Mercedes-AMG 43 echt een volbloed AMG mag worden genoemd. Hoewel we de V8 uit de SLK 55 AMG niet meer zullen terugzien, maakt de V6 met dubbele turbo veel goed. Of we de SLC boven zijn concurrenten zouden verkiezen, is een kwestie van persoonlijke smaak. Als je op zoek bent naar een leuke roadster dan is een bezoek aan de Mercedes-Benz dealer zeker de moeite waard.

Plus

- + Echte AMG
- + Prachtig design
- + Geweldig geluid

Min

- Verouderde interieurdetails
- Prijzige opties
- Pittige concurrentie